

doit être effectuée par l'exploitant.

L'importance et le niveau de détail des études des dangers sont évidemment proportionnés aux risques et, pour les installations particulièrement dangereuses, il arrive que l'Administration impose que le dossier établi par l'exploitant soit soumis à l'examen critique d'un expert indépendant. Par analogie avec la terminologie utilisée dans l'industrie nucléaire, on a coutume d'appeler "étude de sûreté" l'ensemble de la procédure d'examen comprenant l'établissement de l'étude des dangers et son analyse critique. La démarche d'analyse systématique des risques induite dans l'entreprise par la réalisation de l'étude des dangers a des effets extrêmement bénéfiques sur la motivation des acteurs et sur la recherche d'améliora-

tion de la sécurité. C'est pourquoi, une étude des dangers doit être élaborée pour toute installation nouvelle, ou modification importante (ce document fait partie intégrante du dossier de demande d'autorisation). De plus, en application de la directive Seveso, un programme de réalisation d'études des dangers a été fixé pour les installations existantes présentant le plus de risques. La réalisation de ces études représente un effort considérable de la part des industriels — souvent plusieurs années de travail d'ingénieurs et de techniciens —. Elles entraînent fréquemment des modifications importantes des projets ou des installations existantes (à titre d'exemple : progression de plus de 35 % du coût d'un stockage d'ammoniac à l'issue d'une étude des dangers).

LA PRÉVENTION ET L'INTERVENTION

La qualité de la prévention et l'efficacité de l'intervention restent évidemment indissociables dans une politique globale de protection contre les accidents majeurs. Cependant, les actions de prévention seront toujours condamnées à être des "non-événements" lorsqu'elles sont efficaces, et par contre, des cibles faciles pour la critique publique, lorsque l'accident se manifeste. Une raison de plus de parler de prévention, et encore de prévention, lorsque "le temps est calme".

José MANSOT

**Division de l'Environnement
et des Nuisances
DRIR Rhône-Alpes**

le transport routier des matières dangereuses

La route représente environ 70 % du tonnage de matières dangereuses transporté par voie terrestre. Chaque année, les statistiques dénombrent en moyenne 238 accidents — soit près d'une vingtaine par mois —, dont 40 % sont directement imputables à une faute du chauffeur (contre 13,5 % seulement à une défaillance mécanique du véhicule). Il n'est donc pas illégitime de considérer la formation des conducteurs comme essentielle pour la prévention des risques liés au transport de ces matières.

UNE FORMATION TROP "SPÉCIFIQUE"...

C'est un arrêté du ministère des Transports, en date du 27 février 1979, qui a rendu obligatoire une formation spécifique pour le transport routier et fluvial des marchandises dangereuses. Celle-ci comporte un stage initial de quarante heures, en principe complété par vingt heures de recyclage tous les quatre ans. Néanmoins, elle est si "spécifique" qu'elle n'inclut pas la totalité des matières dangereuses : sont, en effet, tenus de posséder une attestation de formation, les seuls conducteurs transportant, soit des marchandises explosives ou radioactives sous emballage, soit des marchandises liquides, gazeuses ou solides à l'état fondu transportées en citerne.

Autrement dit, n'importe quel chauffeur routier, sans aucune préparation particulière, peut fort bien transporter plusieurs tonnes de cyanure de sodium en fûts comme s'il s'agissait de simples tomates ! La grande différence avec les tomates, c'est que le cyanure de sodium peut se transformer au contact de l'eau en un gaz très toxique, dont quelques milligrammes suffisent à provoquer une mort instantanée... L'exemple n'est pas forfuit : une telle cargaison s'est ainsi répandue sur la chaussée du tunnel de Fourvières, à Lyon, le 4 septembre 1984. Le chauffeur incriminé, un transporteur indépendant, avait multiplié les infractions : circulation sous tunnel (dans le cas de Fourvières, totalement interdite), absence de panneaux extérieurs

de signalisation et de fiche descriptive du produit. Mais avait-il au moins une connaissance précise de la réglementation et du danger de sa cargaison ? Là est sans doute la vraie question.

S'il est vrai que "nul n'est censé ignorer la loi", la loi elle-même ferait bien de ne plus ignorer la formation de ces milliers de chauffeurs, appelés à convoier des colis au contenu parfois aussi dangereux que celui d'une citerne.

LA FORMATION ... "LA PLUS PERFORMANTE D'EUROPE" !

L'accident brièvement évoqué ci-dessus montre, à l'évidence, qu'il ne pourra y avoir de prévention efficace tant que tous les conducteurs n'y seront pas réellement associés, à travers une formation adéquate et une information motivante.

On est d'ailleurs en droit de se demander si l'actuelle formation est à même de remplir cet objectif "qualitatif" : en effet, celle-ci n'est pas homologuée — donc contrôlée — par l'Etat, mais seulement dispensée par des organismes de professionnels agréés par lui ; or, est-il dans l'intérêt desdits professionnels, dans un contexte économique plutôt rude, de promouvoir une meilleure responsabilisation de leurs personnels ? Si d'aucuns doutent de la réponse, la voici, telle que publiée dans le préambule au rapport du Conseil Economique et Social sur le transport des matières dangereuses (1) : « Le groupe des entreprises privées ne peut accepter que la formation des conducteurs, qui est la plus ancienne, la plus performante et la plus exigeante d'Europe, assurée avec l'appui de la profession, soit remise en cause... »

Voilà qui illustre parfaitement les difficultés de dialogue évoquées dans l'article de Katia Kanas !

Si les pouvoirs publics ont, semble-t-il, quelques hésitations à braver les réticences

des professionnels, prenons acte, toutefois, de leur volonté de mettre en place prochainement des tests de conduite et des tests psychotechniques, préalables à la formation spécifique au transport des matières dangereuses. S'ajoutant à la refonte du permis "poids lourds" prévue pour cette année, on veut espérer que ces timides améliorations porteront leurs fruits.

BEAUCOUP RESTE A FAIRE

Ces quelques aspects, "structurels", de la formation des conducteurs montrent que bon nombre d'entre eux ne sont pas assez préparés au transport de matières dangereuses. Plus largement, c'est l'insuffisance de formation et d'information de l'ensemble des personnels appelés à acheminer et manipuler des substances dangereuses qui est soulignée par les observateurs. En particulier, la formation ne saurait se limiter aux seuls conducteurs — routiers, cheminots ou marins. Un chiffre pour s'en convaincre : près de la moitié des accidents ne surviennent pas lors du transport lui-même, mais au cours des opérations de chargement et de déchargement. Or, force est de constater que les personnels de manutention, très exposés, ne bénéficient d'aucune formation adaptée aux risques qu'ils encourent. Il reste beaucoup à faire !

Parce que le risque technologique dépend pour partie de défaillances humaines, **la prévention ne peut se passer de la formation**. Quitte à susciter une remise en cause de certaines technologies : c'est ce qu'on appelle un "risque... démocratique majeur". Mais celui-là, il est très sain...

François PITHON

Journaliste (2)

(1) Ce rapport a été adopté par le C.E.S. le 29 octobre 1986, à l'unanimité des groupes représentés au Conseil... moins un. Devinez lequel !

(2) Auteur d'un dossier sur le transport des matières dangereuses (à paraître chez "Robin des Bois").